



Vantaan kaupungin lausunto Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnoksesta

VD/3055/00.04.03/2018

HP/TLA/MSI/THU/JKU/AOJ/MRA/MKU/ET/AV

Espoon kaupunginhallitus on 12.3.2018 päättänyt asettaa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnoksen nähtäville maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n perusteella ja pyytää lausuntoa 31.05.2018 mennessä. Kaava on ollut julkisesti nähtävillä 3.4. - 3.5.2018. Kaavan aineistot ovat luettavissa Espoon kaupungin verkkosivuilla:

<https://www.espoo.fi/fi->

[Fl/Asuminen ja ymparisto/Kaavoitus/Yleiskaava/Vireilla olevat yleiskaavat/Espoon pohjois ja keskiosien yleiskaava/Kaavaluonnos](https://www.espoo.fi/fi-Fl/Asuminen_ja_ymparisto/Kaavoitus/Yleiskaava/Vireilla_olevat_yleiskaavat/Espoon_pohjois_ja_keskiosien_yleiskaava/Kaavaluonnos)

Yleiskaava on laadittu maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamana oikeusvaikutteisena yleiskaavana. Yleiskaavakarttaa, kaavamääräyksiä ja kaavakartan liitekarttoja täydentävät yleiskaavan selostus ja sen liitteet. Kaavakartan lisäksi on kuusi liitekarttaa, joista yhdessä on oikeusvaikutteisia merkintöjä ja määräyksiä. Luontoarvojen verkostoja kuvaavasta liitekartasta ekologisen verkoston merkinnät on siirretty oikeusvaikutteiseen kaavakarttaan. Yleiskaavassa on määräysten lisäksi laadittu osalle merkinnöistä kehittämissuosituksia jatkosuunnittelun tueksi. Suositukseen on kirjattu toimenpiteitä, jotka tukevat yleiskaavan tavoitteiden toteutumista.

Espoon kaupunkisuunnittelukeskus aloitti yleiskaavan valmistelun laatimalla vision Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan alueelle vuonna 2015. Visio on toiminut yleiskaavatyön pohjana ja lähtötietomateriaalina. Yleiskaavan tavoitteista päätettiin vuonna 2015 ja tavoitteiden mukaan yleiskaavalla mahdollistetaan noin 60 000 uuden asukkaan ja noin 11 000 työpaikan sijoittuminen alueelle vuoteen 2050 mennessä. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa mitoituksen lähtökohtana on Espoon kaupungin omat väestönkehitysarviot sekä seudullisessa suunnittelussa käytetyt arviot.

Kaavaratkaisu perustuu kolmesta rakennemallista valittuun "keskustojen verkosto" -malliin, jossa viisi keskustaa muodostavat verkoston (Espoon keskus, Mynttilä, Hista, Kalajärvi ja Viiskorpi) noin 5 kilometrin etäisyydellä toisistaan. Huomattava osa tulevasta väestönkasvusta sijoittuu keskuksiin ja niiden välittömään ympäristöön. Tällä halutaan tukea joukkoliikenteen järjestämistä ja mahdollistaa lähipalvelujen kehittämisen joukkoliikenteen solmukohdissa ja joukkoliikennekäytävien varrella.

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa monipuolinen asuntokanta, kun kaupunkirakenteessa on sekä tiiviimpiä aseman- ja pysäkinseutuja, että väljempiä alueita. Nykyiset pientalo- ja kyläalueet liittyvät osaksi verkostomaista kaupunkirakennetta. Kyläkokonaisuuksia ja maaseutumaisia kulttuurimiljöitä kehitetään niiden perinteisiä arvoja kunnioittaen. Uudet ja täydentyvät alueet on tarkoitus toteuttaa joustavasti ja vaihteittain tukeutuen nykyiseen aluerakenteeseen.

Kaavaratkaisun painopistealueet sijaitsevat Espoon keskuksen lisäksi Kalajärvelle suuntautuvan joukkoliikennekäytävän ja Länsiradan tulevan junayhteyden varrella. Kaava mahdollistaa nykyisten keskustien, Espoon keskuksen ja Kalajärven, kehittämisen lisäksi pitkällä aikavälillä myös kolmen uuden keskuksen, Viiskorven sekä asemanseutujen Histan ja Mynttilän, toteuttamisen.

Kaavaratkaisu lisää alueen työpaikkamäärää. Työpaikat sijoittuvat kaavaluonnoksessa pääosin elinkeinoelämän alueille pääliikenneväylien varsille sekä keskustatoimintojen alueille. Uusia elinkeinotoiminnoille osoitettuja alueita on Histan suunnalla Turunväylän varrella. Työpaikkoja voi sijoittaa lisäksi asuinalueille.



Yleiskaava-alueen ajoneuvoliikenteen verkon täydentämistarve liittyy uusien asuinalueiden maankäytön kytkemiseen nykyiseen liikenneverkkoon. Uusia maantie- tai pääkatuyhteyksiä ei tarvita, mutta olemassa olevaa liikenneverkkoa tulee kuitenkin kehittää. Tehokkaampia maankäytön alueita palvellaan tavoitetilanteessa junilla, pikaraitioteillä ja runkobusseilla.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 14.5.2018 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle annettavaksi seuraava lausunto Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavasta:

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava on tervetullut päivitys alueen kaavatilanteen ajantasaistamiseksi nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain vaatimusten mukaiseksi.

Espoo ja Vantaa ovat aktiivisesti mukana Helsingin seudun suunnitteluyhteistyössä, missä parhaillaan laaditaan maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL2019-suunnitelmaa. MAL-visiona on mm. kehittää seudusta yhtenäisesti toimiva metropolialue, jonka yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas. Tätä seudullista näkökulmaa tulisi laajentaa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnoksessa ja sen vaikutusten arvioinneissa. Uusien, vaikkakin tiiviiden, alueiden avaaminen vaikuttaa seudullisesti niin yhdyskuntatalouteen kuin myös kasvihuonekaasupäästöihin, joista Espoollakin on kunnianhimoiset tavoitteet.

Vantaa on käynnistänyt koko kaupungin yleiskaavan laadinnan. Tavoitteena on saada yleiskaavaluonnos valmiiksi vuoden 2018 loppuun mennessä. Espoon ja Vantaan rajaseutujen maankäytön yhteensovittamiseen on siten hyvä yhteistyön mahdollisuus. Vantaalla yleiskaavassa yhtenä pohdittavana kysymyksenä on joukkoliikenteen runkoyhteydet ja niihin tukeutuva kaupunkirakenne. Tämä teema kytkee yhteen Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan Kalajärven joukkoliikennekäytävän sekä läntisen Vantaan maankäyttökysymykset.

Yleiskaavassa on esitetty joukkoliikenneyhteydet uusilta alueilta Pohjois-Espoosta ainoastaan Espoon muihin osiin, eikä yhteystarpeita tältä alueelta Vantaalle tai Helsinkiin ole huomioitu. Aviapolis-alue ja lentoasema muodostavat yhden seudun tärkeimmistä työpaikka-alueista, ja yhteyksiä tähän suuntaan ei ole esitetty yleiskaavassa lainkaan. Selostuksessa todetaan matka-ajan Kalajärveltä Leppävaaraan olevan runkobussilla 45 minuuttia, joka ei ole realistinen liityntäyhteys Vantaan suuntaan. Vahvat yhteydet Kehäradalle tulee hoitaa muilla tavoin. Yhteyksien puuttuminen johtaa Vihdintien ja Kehä III:n kasvaviin liikennemääriin ja toimivuuden vaarantumiseen, sekä liityntäpysäköinnin paineen kasvuun Kehäradan asemilla välillä Vantaankoski-Myyrmäki. Liityntäpysäköintialueet ovat jo nyt käytössä koko kapasiteetiltaan. Vantaan yleiskaavassa on varaus Tikkurilantien jatkeelle, mutta sen toteutumismahdollisuudet ovat heikot. Tie olisi tunneleiden takia kallis, eikä sen varrelle voida osoittaa riittävää maankäyttöä tärkeiden luontoalueiden vuoksi. Tämä yhteys ei siis ratkaise Vihdintien ja Kehä III:n mahdollisia toimivuusongelmia.

Kalajärven joukkoliikennekäytävän on katsottu kasvavan 20 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä. Yhteys Kalajärveltä Leppävaaraan toimii alueen joukkoliikenteen runkoyhteytenä. Kalajärven ja Viiskorven A1-alueiden kehittämisen tulee olla hyvin maltillista ennen kuin tehokkaat joukkoliikenneyhteydet eli raitiotie tai bussirunkolinja toteutuvat. Muussa tapauksessa alueet muodostuvat henkilöautoliikenteeseen tukeutuviksi. A2-alueiden osalta selostuksessa todetaan, että



kehittäminen voidaan aloittaa ennen kuin runkoyhteyttä on olemassa, jopa voimakkaimmin muuttuvien alueiden osalta Kalajärvellä ja Niipperintien varrella. Vahvat joukkoliikenneyhteydet tulee varmistaa ennen kuin alueiden kehittäminen aloitetaan.

Yleiskaavan maankäyttö Kalajärven suuntaan ei tue raitiotietä jonka vuoroväli olisi viisi minuuttia. Liikenne-ennusteita tulee tehdä realistisemmalla 10, 15 tai jopa 20 minuutin vuorovälillä, jotta nähdään kuinka paljon tämä vaikuttaa esimerkiksi Vihdintien liikennemääriin. Vahvojen joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen Jorvin sairaala-alueelle on kannatettavaa.

Yhdyskuntarakenteen hallinnan vuoksi A2-alueiden kaavamääräyksissä tulisi ottaa vahvemmin kantaa alueen talotyyppiin. Nyt määräys mahdollistaa millä tahansa tehokkuudella toteutuvaa rakentamista ympäröivästä rakenteesta riippumatta myös yhdyskuntarakenteen reuna-alueille, joilla joukkoliikenteen käyttö ei ole todennäköisin liikkumismuoto. Alueet olisi järkevintä toteuttaa pientalovaltaisina silloin, kun ne sijaitsevat kaukana muusta yhdyskuntarakenteesta ja hyvästä joukkoliikenteen palvelutasosta (A3).

Juvanmalmin teollisuusalue rajoittuu Vantaan puolella kahteen luonnonsuojelualueeseen. Juvanmalmin jatkokehittämisessä tulisi ottaa nämä luontoarvot huomioon ja mahdollisesti jättää teollisuustoiminnan ja suojelualueiden väliin suojavyöhykettä.

Yleiskaavaluonnoksessa on huomioitu hyvin ekologinen verkosto tärkeänä osana kaava-alueen vihreää infrastruktuuria. Kaavan yleismääräyksillä veloitetaan huomioimaan luonnon monimuotoisuus, virtavesien ja viherverkoston jatkuvuus ja ekologinen toimivuus koko alueella. Ekologiset yhteydet -kaavamerkinnöillä sekä ekologisen yhteyden kehittämistarve -merkinnöillä tarkennetaan ekologisen verkoston rakennetta. Tämä edistää ja tukee paikallista ja seudullista suojelualueiden ja muiden luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden alueiden kytkeytyneisyyttä toisiinsa ja nostaa esille kaupunkien välisiä tarpeellisia yhteistyökohteita seudullisen viherverkoston toimivuuden kehittämiseksi.

Kaava-alueen luontoarvojen verkostossa on tunnistettu tärkeimmät maakunnalliset ja paikalliset ekologiset yhteydet Vantaan luontoalueille. Viisi seudullisesti tärkeää ekologista runkoyhteyttä mahdollistaa Espoon ja Vantaan raja-alueilla sijaitsevien suojelualueiden ja laajempien maakunnallisesti tärkeiden viheralueiden kytkeytyneisyyttä toisiinsa. On myös hyvä, että kaavaselostuksessa ekologisten yhteyksien rungolle on määritetty ohjeelliset vähimmäisleveys-suositukset, jotka ovat taajama-alueiden ulkopuolella ensisijaisesti vähintään 500 metriä ja taajama-alueen reunoilla ensisijaisesti vähintään 300 metriä. Kaavakartassa Espoon ja Vantaan väliset runkoyhteydet sijoittuvat hyvin myös Uudenmaan ekologisten verkostojen ja yhteyksien tutkimuksessa tunnistetuille seututason tärkeille ekologiselle yhteysalueille (Zonation-analyysit 2018).

Vantaan ja Espoon kannattaa jatkaa yhteistyötä seututason ekologisen verkoston ja yhteyksien toimivuuden kehittämiseksi ja turvaamiseksi.

Vantaan ja Espoon kuntarajat ylittävää kaavayhteistyö on ollut sujuvaa ja sitä on hyvä jatkaa tästä eteenpäin.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa seuraava lausunto Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavasta:

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava on tervetullut päivitys alueen kaavatilanteen ajantasaistamiseksi nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain vaatimusten mukaiseksi.

Espoo ja Vantaa ovat aktiivisesti mukana Helsingin seudun suunnitteluyhteistyössä, missä parhaillaan laaditaan maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL2019-suunnitelmaa. MAL-visiona on mm. kehittää seudusta yhtenäisesti toimiva metropolialue, jonka yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas. Tätä seudullista näkökulmaa tulisi laajentaa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnoksessa ja sen vaikutusten arvioinneissa. Uusien, vaikkakin tiiviiden, alueiden avaaminen vaikuttaa seudullisesti niin yhdyskuntatalouteen kuin myös kasvihuonekaasupäästöihin, joista Espoollakin on kunnianhimoiset tavoitteet.

Vantaa on käynnistänyt koko kaupungin yleiskaavan laadinnan. Tavoitteena on saada yleiskaavaluonnos valmiiksi vuoden 2018 loppuun mennessä. Espoon ja Vantaan rajaseutujen maankäytön yhteensovittamiseen on siten hyvä yhteistyön mahdollisuus. Vantaalla yleiskaavassa yhtenä pohdittavana kysymyksenä on joukkoliikenteen runkoyhteydet ja niihin tukeutuva kaupunkirakenne. Tämä teema kytkee yhteen Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan Kalajärven joukkoliikennekäytävän sekä läntisen Vantaan maankäyttökysymykset.

Yleiskaavassa on esitetty joukkoliikenneyhteydet uusilta alueilta Pohjois-Espoosta ainoastaan Espoon muihin osiin, eikä yhteystarpeita tältä alueelta Vantaalle tai Helsinkiin ole huomioitu. Aviapolis-alue ja lentoasema muodostavat yhden seudun tärkeimmistä työpaikka-alueista, ja yhteyksiä tähän suuntaan ei ole esitetty yleiskaavassa lainkaan. Selostuksessa todetaan matka-ajan Kalajärveltä Leppävaaraan olevan runkobussilla 45 minuuttia, joka ei ole realistinen liityntäyhteys Vantaan suuntaan. Vahvat yhteydet Kehäradalle tulee hoitaa muilla tavoin. Yhteyksien puuttuminen johtaa Vihdintien ja Kehä III:n kasvaviin liikennemääriin ja toimivuuden vaarantumiseen, sekä liityntäpysäköinnin paineen kasvuun Kehäradan asemilla välillä Vantaankoski-Myyrmäki. Liityntäpysäköintialueet ovat jo nyt käytössä koko kapasiteetiltaan. Vantaan yleiskaavassa on varaus Tikkurilantien jatkeelle, mutta sen toteutumismahdollisuudet ovat heikot. Tie olisi tunneleiden takia kallis, eikä sen varrelle voida osoittaa riittävää maankäyttöä tärkeiden luontoalueiden vuoksi. Tämä yhteys ei siis ratkaise Vihdintien ja Kehä III:n mahdollisia toimivuusongelmia.

Kalajärven joukkoliikennekäytävän on katsottu kasvavan 20 000 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä. Yhteys Kalajärveltä Leppävaaraan toimii alueen joukkoliikenteen runkoyhteytenä. Kalajärven ja Viiskorven A1-alueiden kehittämisen tulee olla hyvin maltillista ennen kuin tehokkaat joukkoliikenneyhteydet eli raitiotie tai bussirunkolinja toteutuvat. Muussa tapauksessa alueet muodostuvat henkilöautoliikenteeseen tukeutuviksi. A2-alueiden osalta selostuksessa todetaan, että kehittäminen voidaan aloittaa ennen kuin runkoyhteyttä on olemassa, jopa voimakkaimmin muuttuvien alueiden osalta Kalajärvellä ja Niipperintien varrella. Vahvat joukkoliikenneyhteydet tulee varmistaa ennen kuin alueiden kehittäminen aloitetaan.

Yleiskaavan maankäyttö Kalajärven suuntaan ei tue raitiotietä jonka vuoroväli olisi viisi minuuttia. Liikenne-ennusteita tulee tehdä realistisemmalla 10, 15 tai jopa 20 minuutin vuorovälillä, jotta nähdään kuinka paljon tämä vaikuttaa esimerkiksi Vihdintien liikennemääriin. Vahvojen joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen Jorvin sairaala-alueelle on kannatettavaa.



Yhdyskuntarakenteen hallinnan vuoksi A2-alueiden kaavamääräyksissä tulisi ottaa vahvemmin kantaa alueen talotyyppiin. Nyt määräys mahdollistaa millä tahansa tehokkuudella toteutuvaa rakentamista ympäröivästä rakenteesta riippumatta myös yhdyskuntarakenteen reuna-alueille, joilla joukkoliikenteen käyttö ei ole todennäköisin liikkumismuoto. Alueet olisi järkevintä toteuttaa pientalovaltaisina silloin, kun ne sijaitsevat kaukana muusta yhdyskuntarakenteesta ja hyvästä joukkoliikenteen palvelutasosta (A3).

Juvanmalmin teollisuusalue rajoittuu Vantaan puolella kahteen luonnonsuojelualueeseen. Juvanmalmin jatkokehittämisessä tulisi ottaa nämä luontoarvot huomioon ja mahdollisesti jättää teollisuustoiminnan ja suojelualueiden väliin suojavyöhykettä.

Yleiskaavaluonnoksessa on huomioitu hyvin ekologinen verkosto tärkeänä osana kaava-alueen vihreää infrastruktuuria. Kaavan yleismääräyksillä veloitetaan huomioimaan luonnon monimuotoisuus, virtavesien ja viherverkoston jatkuvuus ja ekologinen toimivuus koko alueella. Ekologiset yhteydet -kaavamerkinnöillä sekä ekologisen yhteyden kehittämistarve -merkinnöillä tarkennetaan ekologisen verkoston rakennetta. Tämä edistää ja tukee paikallista ja seudullista suojelualueiden ja muiden luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden alueiden kytkeytyneisyyttä toisiinsa ja nostaa esille kaupunkien välisiä tarpeellisia yhteistyökohteita seudullisen viherverkoston toimivuuden kehittämiseksi.

Kaava-alueen luontoarvojen verkostossa on tunnistettu tärkeimmät maakunnalliset ja paikalliset ekologiset yhteydet Vantaan luontoalueille. Viisi seudullisesti tärkeää ekologista runkoyhteyttä mahdollistaa Espoon ja Vantaan raja-alueilla sijaitsevien suojelualueiden ja laajempien maakunnallisesti tärkeiden viheralueiden kytkeytyneisyyttä toisiinsa. On myös hyvä, että kaavaselostuksessa ekologisten yhteyksien rungolle on määritetty ohjeelliset vähimmäisleveys-suositukset, jotka ovat taajama-alueiden ulkopuolella ensisijaisesti vähintään 500 metriä ja taajama-alueen reunoilla ensisijaisesti vähintään 300 metriä. Kaavakartassa Espoon ja Vantaan väliset runkoyhteydet sijoittuvat hyvin myös Uudenmaan ekologisten verkostojen ja yhteyksien tutkimuksessa tunnistetuille seututason tärkeille ekologiselle yhteysalueille (Zonation-analyysit 2018).

Vantaan ja Espoon kannattaa jatkaa yhteistyötä seututason ekologisen verkoston ja yhteyksien toimivuuden kehittämiseksi ja turvaamiseksi.

Vantaan ja Espoon kuntarajat ylittävää kaavayhteistyö on ollut sujuvaa ja sitä on hyvä jatkaa tästä eteenpäin.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Lausuntopyyntö / Espoon kaupunki
- Yleiskaavakartta
- Yleiskaavan merkinnät ja määräykset

Täytäntöönpano: kaupunginkanslia

Muutoksenhakuohje: 8.4. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavasuunnittelija Jonna Kurittu, puh. 050 3029346, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa
